



Fünf-Punkte-Papier zu bezahlbarer Mobilität in Rheinland-Pfalz

1. Selbstbestimmte Mobilität ist eine elementare Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe.
2. Armut wird durch hohe Kosten für Mobilität im ÖPNV verschärft.
3. Das Land Rheinland-Pfalz trägt Verantwortung dafür, Armut zu bekämpfen und Mobilität für alle zu gewährleisten.
4. Die Kosten für ein Sozialticket dürfen nicht über dem Regelbedarfsanteil liegen.
5. Eine Lösung für bezahlbare Mobilität in Rheinland-Pfalz muss
 - flächendeckend und einheitlich sein,
 - die Nutzung aller Verkehrsmittel des ÖPNV beinhalten,
 - diskriminierungsfrei sein, das heißt inhaltlich und optisch einer normalen Fahrkarte gleichen,
 - unbürokratisch zugänglich sein,
 - umweltfreundlich sein.



1. Selbstbestimmte Mobilität ist eine elementare Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe.

Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, das kann ein Besuch bei Freunden im Nachbardorf sein, das Abholen der Kinder vom Kindergeburtstag, der Weg zur Post oder die Fahrt zum Stadtfest. Auch um ein Ehrenamt auszuüben oder sich in einer politischen Partei zu engagieren, muss man meist mobil sein. Aufgrund der hohen Beförderungskosten fehlt Menschen mit geringem Einkommen für solche Fahrten häufig das Geld, weil auch Einkäufe und Arzttermine erledigt werden müssen.

Dabei hat sogar das Bundesverfassungsgericht entschieden, dass Teilhabe als Grundvoraussetzung für ein menschenwürdiges Dasein zum Existenzminimum gehört. Demnach hat jeder Mensch ein Recht auf die „Möglichkeit zur Pflege zwischenmenschlicher Beziehungen und zu einem Mindestmaß an Teilhabe am gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Leben.“ Die Ermöglichung von Mobilität ist somit nicht optional, sondern ein Bestandteil staatlicher Daseinsvorsorge.

2. Armut wird durch hohe Kosten für Mobilität im ÖPNV verschärft.

Im Regelbedarf der Leistungen zur Sicherung des Lebensunterhalts sind für den ÖPNV 27,85 Euro monatlich vorgesehen – in der Regelbedarfsstufe 1, bei den übrigen Stufen ist der Betrag noch kleiner. Mobilität in einem angemessenen Umfang kann man zu diesem Preis nirgendwo in Rheinland-Pfalz erhalten. 27,85 Euro, das sind gerade einmal fünf Hin- und Rückfahrten mit dem Zug von Worms nach Frankenthal. In Mainz kostet das Sozialticket über 60 Euro. Nicht einmal ein halbes Monatsticket kann man sich dort vom Regelbedarfsanteil leisten.

Wer sich das Ticket dennoch kauft, muss das Geld in anderen Bereichen abzweigen. Das Existenzminimum wird also zwangsläufig unterschritten, Mobilität wird verhindert. Menschen mit geringem Einkommen müssen wählen: essen oder Bus fahren. Die Konsequenz ist soziale Isolation – mit entsprechenden gesamtgesellschaftlichen Folgekosten.

3. Das Land Rheinland-Pfalz trägt Verantwortung dafür, Armut zu bekämpfen und Mobilität für alle zu gewährleisten.

Mit bezahlbarer Mobilität für alle könnte das Land einen ganz konkreten, wirksamen Beitrag zur Bekämpfung von Armut leisten, der die Lebenssituation hunderttausender Menschen im Land verbessern würde. Andere Länder sind uns auf diesem Weg bereits einen Schritt voraus, beispielsweise Brandenburg und Hamburg.

Armutsbekämpfung und Verkehr sind Länderaufgaben. Und Rheinland-Pfalz will hier vorgehen, so etwa mit dem Beteiligungsprozess „Armut begegnen – gemeinsam handeln“. Gerade im Land Rheinland-Pfalz mit seinen verschiedenen Verkehrsverbänden ist

die verkehrs- und sozialpolitische Steuerungsverantwortung des Landes gefragt, um eine landesweit einheitliche und zugleich für die Betroffenen überzeugende Lösung zu gewährleisten.

Das Bündnis Mobilität für alle! fordert daher die Landesregierung auf, in der laufenden Legislaturperiode eine Lösung für bezahlbare Mobilität im rheinland-pfälzischen ÖPNV zu schaffen.

4. Die Kosten für ein Sozialticket dürfen nicht über dem Regelbedarfsanteil liegen.

Für Menschen mit geringem Einkommen muss Mobilität im ÖPNV realistisch finanzierbar sein. Das heißt: Die Preise für den öffentlichen Nahverkehr müssen zu den dafür verfügbaren Einkünften passen. Verschiedene Wege führen zu diesem Ziel. Einer dieser Wege ist eine preisreduzierte Monatskarte, die in ihrem Geltungsbereich beliebig viele Fahrten im ÖPNV ermöglicht. Ergänzt (aber nicht ersetzt) werden kann ein solches Sozialticket durch ein Angebot ermäßigter Einzel- und Sammelfahrkarten für Gelegenheitsfahrer. Der Preis für ein Sozialticket als Monatskarte muss sich an dem Regelbedarfsanteil orientieren, der bei den Leistungen zur Sicherung des Lebensunterhalts für den ÖPNV vorgesehen ist. Das sind in der Regelbedarfsstufe 1 27,85 Euro.

5. Eine Lösung für bezahlbare Mobilität in Rheinland-Pfalz muss ...

... flächendeckend und einheitlich sein,

Für Rheinland-Pfalz bedarf es einer einheitlichen, verbundübergreifenden Lösung. Gleich ob man in Trier, Altenkirchen, Neustadt oder Staudernheim wohnt – bezahlbarer ÖPNV muss zu gleichen Konditionen in ganz Rheinland-Pfalz verfügbar sein. Das gilt für den Preis, für die Reichweite sowie für den sonstigen Leistungsumfang. Der räumliche Geltungsbereich sollte sich am Rheinland-Pfalz-Ticket orientieren – denn Teilhabe kennt keine Verbundgrenzen.

Flächendeckende Mobilität heißt aber auch, den Ausbau des ÖPNV im ländlichen Raum voranzutreiben. Denn wo öffentliche Verkehrsmittel kaum zur Verfügung stehen, geht auch eine Lösung für bezahlbare Mobilität ins Leere. Gerade ältere Menschen, Kinder und Familien benötigen ein verlässliches, dichtes Nahverkehrsangebot.

... die Nutzung aller Verkehrsmittel des ÖPNV beinhalten,

Nicht nur Busse, auch S-Bahnen und Regionalbahnen müssen im Geltungsbereich eines bezahlbaren ÖPNV-Angebots genutzt werden können. Der Ausschluss von bestimmten Verkehrsmitteln, wie er bei bestehenden Sozialtickets teils geregelt ist, wirkt diskriminierend und verringert die Attraktivität des Angebots.

... diskriminierungsfrei sein, das heißt inhaltlich und optisch einer normalen Fahrkarte gleichen,

Diskriminierungsfrei heißt zweierlei: Geltungsbereich, Mitnahmeregelungen und nutzbare Verkehrsmittel müssen einer vergleichbaren regulären Monatskarte entsprechen. Das heißt für den zeitlichen Geltungsbereich: Das Ticket sollte ganztägig nutzbar sein. Zur Diskriminierungsfreiheit gehört es aber auch, dass sich die Fahrkarte nicht auf den ersten Blick von einer normalen Fahrkarte unterscheidet, sodass der Nutzer nicht als Sozialleistungsbezieher zu erkennen ist. Schließlich sollte auch der Name des Tickets positiv und nicht stigmatisierend gewählt werden.

... unbürokratisch zugänglich sein,

Das Verfahren muss so ausgestaltet sein, dass alle Berechtigten das Ticket ohne großen Aufwand erhalten können. Beispielsweise könnten BezieherInnen von Leistungen zur Sicherung des Lebensunterhalts ein Monats-Sozialticket gegen Vorlage eines aktuellen Leistungsbescheids für den jeweiligen Bewilligungszeitraum erhalten. Zur Niedrigschwelligkeit gehört es auch, das Angebot bekannt zu machen. Dieses muss auf den Homepages der Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände wie eine reguläre Fahrkarte im Leistungskatalog erscheinen.

... umweltfreundlich sein.

Deutschland will weltweit Vorreiter beim Klimaschutz sein – und Rheinland-Pfalz Vorreiter in Deutschland. Zudem ist das Individualverkehrsnetz in Rheinland-Pfalz chronisch überlastet. Was liegt da näher, als öffentliche Verkehrsmittel attraktiver zu machen? Je mehr der Individualverkehr zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel reduziert wird, desto leichter fällt es, Klimaziele zu erreichen und Verkehrsprobleme zu lösen. Doch für viele Menschen mit geringem Einkommen ist der Umstieg auf den ÖPNV unattraktiv. Sie können es sich nicht leisten, ein bereits vorhandenes Auto ungenutzt stehen zu lassen. Und wenn sie auch für öffentliche Verkehrsmittel mehr Geld ausgeben müssen, als sie dafür zur Verfügung haben, dann ist es nachvollziehbar, dass sich viele von ihnen für den flexibleren Individualverkehr entscheiden. Nur ein ÖPNV, der auch finanziell allen Menschen offensteht, ist attraktiv – und leistet einen nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz.

Stand: 21. März 2018